2.º RELATORIO DA DIRECTORIA

DA

COMPANHIA DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

Lido na Sessão da Assembléa Geral em 31 de Julho de 1856.

Srs. Accionistas.

Em cumprimento de nossos Estatutos, a Directoria passa a dar-vos conta dos trabalhos e transacções realisadas no decurso do semestre findo.

Emissão de acções. — Das 8,297 reservadas para o emprezario Mr. Edward Price têem sido emittidas 4.151 correspondentes ás 6 prestações bimensaes, que se tem realisado; este numero sommado a 51.703 da primitiva emissão prefaz 55.854 total das acções em circulação, restando por emittir 4.146 para completar as 60.000, de que trata o art. 7°. dos Estatutos.

O numero dos possuidores de acções se tem reduzido a quasi metade; na primeira emissão se distribuiram por 2.360 pessoas 51.430 acções, não incluidas 273 ao depois annulladas por não fazerem a primeira entrada. Em 31 de Dezembro, bem que a emissão tivesse subido a 53.779 acções, eram os accionistas apenas 1.701; e finalmente em 30 de Junho ultimo as 55.854 emittidas existiam em poder de 1263 accionistas.

Emprego de capital, — Das acções emittidas se tem realisado 40 % na importancia de 4.468:020$, rs., não incluindo tres chamadas, que se acham em falta, de 5 acções impontuaes. O saldo em cofre em 30 de Junho era de.... 537:831$713 como se vê do balanço, pelo qual tambem podereis julgar do emprego dos fundos.

Fundo de reserva. — Este fundo creado pela vossa deliberação da ultima sessão, com approvação do governo por decreto de 17 de Março do corrente anno, recebeu a sua primeira contribuição, capitalisando-se a quota de rendimento correspondente ao ultimo semestre, na razão de 1|10 % ao anno do capital da Companhia. A Directoria resolveu empregar esta quantia em acções da Estrada de Ferro, por ser dos empregos permittidos pelo decreto o que actualmente offerece maior vantagem.

Desapropriações. — O avultado algarismo, a que tem subido esta despeza depende principalmente da necessidade de trazer os carris ao centro da cidade, e demolir um quarteirão inteiro para a edificação da estação terminal: reconhecida a conveniencia de partirem os comboios do Campo, e de por-se em communicação directa este termo com um cáes de embarque por meio de uma larga rua, seria mal apreciar o futuro da estrada de ferro hesitar ante o sacrificio de algumas centenas de contos. O principal destes sacrificios está feito; d'ora em diante o custo das desapropriações será gradualmente muito menor: póde mesmo demonstrar-se esta progressão decrescente classificando a despeza respectiva pelo modo seguinte:

O quarteirão destinado á Estação Terminal custa á Companhia

Indemnisações pagas	591:829$176
Dias por pagar (orçadas)	61:200$000
	653:029$176

Comprehende este quarteirão 5646 braças quadradas, cobertas em sua maior parte por predios que foi necessario demolir.

O mesmo aconteceu ao seguinte quarteirão, até o Largo da Providencia, por comprehenderem-se no traço as frentes de quasi todas as casas.

Custa-nos este quarteirão com mais de mil braças quadradas

Indemnisações pagas	140:509$283
Dias por pagar, mais ou menos	18:000$000
	158:509$283

Comprehende um vasto terreno, excedente ás necessidades da estrada.

Do Largo da Providencia até a travessa da Correcção, a Companhia desapropriou não só a área necessaria, mas ainda muitos terrenos por ficarem privados de servidões, ou destacados das respectivas casas; o custo foi

Indemnisações pagas	126:642$579
Por pagar	53:000$000
	179:642$579

e não se póde ajuizar do custo da zona da estrada na extensão de 321 braças de comprimento, em quanto não se alienarem os importantes terrenos que demais a Companhia foi obrigada a comprar.

Da travessia de São João até o mangue, custou sómente a zona da estrada na estensão de 218 braças

Indemnisações pagas	40:278$940
Por pagar	7:000$000
	47:278$940

ou por braça de comprimento 216$900, e sendo a largura 10 braças, teremos para preço da braça quadrada 21$690, incluidas 7 casas demolidas e grande extensão de muros.

Do matadouro exclusivo até a ponte de Maracanã, 220 braças, é o custo do terreno :

Pago	59:317$160
Por pagar	21:000$000 mais ou menos
	80:317$160

Tambem nesta secção sobram duas importantes chacaras e alguns pequenos terrenos que a Companhia foi obrigada a pagar por diversos motivos.

De S. Christovão até as Tres-Vendas extensão de 1890 braças, tem-se despendido Rs. 43:829$600, e ainda se deve despender cerca de 90 contos; mas possue a Companhia em diversas ruas 550 braças de testada com fundo sufficiente para edificação de casas e chacaras.

Das Tres-Vendas até a divisa da primeira fazenda de cultura, tem-se despendido Rs. 1:696$000, e ha de despender ainda cerca de 1:000$000; sendo a extensão pouco mais de 900 braças, toca a cada braça corrente quasi 3$000.

Comparando sómente as secções em que não possue a Companhia sobras importantes, vê-se que cada braça quadrada de terreno custou á Companhia, no quarteirão da estação Rs. 11$660; no fim da rua de S. Diogo Rs 21$690; e no Engenho-Novo além das Tres-Vendas desceo a 300 rs. Na continuação da linha deve estimar-se ainda em menos.

N. B. A's quantias pagas, que se acabam de mencionar, cumpre sommar o custo de duas casas da rua de S. Joaquim, o da chacara da estação nas Tres-Vendas, e despezas feitas com desapropriações ainda não ultimadas, para formar a quantia mencionada no balanço.

A Directoria faz escripturar estas desapropriações em livro especial, e opportunamente poderá apresentar-vos uma relação dellas, que agora seria incompleta, por se terem já feito despezas com algumas ainda não ultimadas.

Com effeito do limite ao Engenho de Dentro em diante, valiam os terrenos antes do projecto da estrada de ferro muito menos do que os precedentes, e sendo expresso em nossos regulamentos, que a Companhia sómente deve pagar esses preços anteriores, deve a desapropriação tornar-se cada vez menos onerosa: bastará para proval-o a informação que temos de grande numero de pessoas, que naquelles sitios uma braça de testada com fundo de 500 e mais, difficilmente obtinha o preço de 20$. Este preço é hoje muito maior, por causa da esperança de uma communicação normal com a côrte; e daqui vem que alguns proprietarios, sem bem considerar na causa deste augmento de valor de suas terras, injustamente o querem fazer reverter contra a Companhia. A Directoria, porém, com prudencia e rezoaveis concessões, vae terminando estes negocios amigavelmente, tendo sido raros os casos em que se vê compellida a instaurar processo de desapropriação.

Vem a proposito fazer menção da liberalidade com que alguns proprietarios e fazendeiros, cujas terras a linha ferrea atravessa, tem-se penetrado da importancia deste melhoramento, têem auxiliado a Companhia com a cessão gratuita dos terrenos precisos: a Directoria julga do seu dever recommendar á vossa gratidão os nomes desses prestantes cidadãos, que são os Srs.

Antonio José Alves Souto.
Manoel Joaquim de Aguiar.
Joaquim da Fonceca Araujo.
Thomaz Dionysio de Castro.
João da Costa Pereira.
Luiz José Pereira.
D. Antonia da Costa Pereira.
Joaquim José Dias.
Dr. João Fernandes da Costa Thibau.
Gregorio dos Santos Barboza.
Commendador Francisco José Soares.
Morgado de Marapicu'.
Conego José Antonio da Costa Villinças.
Marquez de S. João Marcos.

O comprimento de estrada de ferro contida nestas chacaras e fazendas, orça por 21.200 braças, mais de 15 milhas inglezas ou proximamente 3 3|4 legoas de tres mil braças; mas além dellas cedeu gratis o Illm. Sr. M. Joaquim de Aguiar o terreno preciso para a estação da Cascadura; o Illmo. Sr. Lemos, morgado de Marapicu', o da estação dos Queimados; para a de Machambomba os Illms. Srs. João da Costa Pereira, Luiz José Pereira, D. Antonia da Costa Pereira, e Joaquim José Dias; e para a de Belém o Exm. Marquez de S. João Marcos e seus filhos.

Construcção da estrada. — Os trabalhos da 1.ª secção contractada com Mr. Ed. Price, receberam no semestre passado maior impulso que no anterior: o serviço está em plena actividade em dous terços da linha, e o Emprezario, homem infatigavel empenha grandes esforços para ultimar no prazo marcado as obras contractadas, sem embargo de terem anteriormente soffrido algum atrazo.

Do mangue da cidade nova para o interior o trabalho de movimento de terras está quasi completo nas primeiras vinte milhas da linha, com excepção do grande córte, que se fez necessario em terreno da fazenda de Nazareth, e a que já se deu principio.

De Machambomba até o Rio de S. Pedro concluiram-se as explorações, limpou-se o terreno, e começou o trabalho em varios pontos. De S. Pedro até Belém haverá um longo aterro que já foi começado.

As obras de alvenaria de pontes e boeiros estão concluidas nas mesmas 20 milhas, e para a continuação existem nos lugares grande quantidade de materiaes, sendo o tijolo fabricado em olarias montadas pelo Emprezario.

Estão assentados os carris até o Rio Faria: uma locomotiva percorre constantemente esta parte da linha, no serviço da construcção.

Do mangue para o Campo estão tambem os aterros quasi concluidos; fez-se a demolição dos predios, ficando desembaraçado o terreno em que se tem de edificar a estação terminal. A grande ponte do mangue está entre mãos, e muito adiantada a estacada que tem de consolidar o fundo para assentar-se os alicerces. Temos o prazer de observar que as madeiras empregadas neste serviço são de lei, e das primeiras qualidades conhecidas no paiz.

Existem no Rio de Janeiro uma grande parte do trem rodante, vastas quantidades de materiaes para construcção, carris e os mais pertences da via permanente para mais de 20 milhas de estrada. ....

As duvidas que se havião suscitado entre a Directoria e o emprezario sobre a execução do art. 14 do contracto foram solvidas por uma composição amigavel, para a qual muito concorreo da parte da Directoria a convicção em que está de que o emprezario se esforça por bem desempenhar o contracto que firmou.

Para estudar no terreno algumas questões relativas á estrada de ferro, a Directoria emprehendeo uma viagem até a Serra, no mez de Março passado, e observando a posição do termo de Belém em relação ás estradas existentes, colheo dados para a apreciação da grande vantagem que desta empreza colherá a agricultura e o commercio, mesmo antes de transporem as locomotivas a serra do Mar.

A estação de Belém, distante 4 legoas do Iguassú, e 6 do Brejo, está collocada á beira da estrada do Presidente, que além da serra se encontra com a da Policia; do que se segue que toda a circulação destas duas estradas póde facilmente parando em Belém poupar 4 a 6 legoas de via de terra, e frete por agoa, despezas que importam segundo dados mui seguros pelo menos em 400 rs. por arroba; e em lugar desta despeza, terão os generos de pagar á estrada de ferro 180 a 200 rs.; economia de dinheiro, além da vantagem da presteza e bom acondicionamento do genero.

Para o norte, o trafico da estrada do Commercio igualmente póde procurar o ponto de Simão Antonio, em cima da serra, para descer a estrada do Presidente, ou directamente a estação por travessias que convem melhorar, como sejam as que descem pelo valle do rio de Sant'Anna, e pela margem do de S Pedro.

Da parte do sul quasi toda a producção que hoje desce ao Brejo, e até parte da que se dirige aos portos da costa, lucrarão encaminhando-se de preferencia a Belém; de sorte que mal comprehenderão os fazendeiros seus proprios interesses, se não mandarem pela via ferrea todo o café que hoje se dirige á Iguassu', Brejo e Pavuna, e boa parte do que se encaminha á Itaguahy.

Na mesma excursão procurou a Directoria esclarecer-se com dados praticos relativos á ascenção da serra, e tem o prazer de declarar-vos que em seu espirito a questão da possibilidade da subida não soffre a mais leve sombra de duvida. Nada observamos do valle do ribeirão das Lages, do dos Macacos, e dos planos Wariag, que não tinhamos a vista; mas o traço proposto pelo valle do rio Sant' Anna, pareceu-nos evidentemente praticavel.

Do alto da serra de Sant'Anna se observa além do rio, o desenvolvimento da serra do Mar com uma superficie uniforme, que permittirá facilmente estabelecer em rampa continua a parte do traço que acompanha o curso do rio, e assim ganhar altura que muito deve facilitar a transposição da cordilheira; e estando a garganta preferida 2 ou 3 legoas acima de Belém, maior força adquire a observação precedente. Em 3 legoas ou 9.000 braças de rampa, suppondo a taxa 1:50, se terá vencido uma differença de nivel de $\frac{9000}{50}$ ou de 180 braças, que é sem duvida muito mais de metade da altura.

As noticias, a que já no relatorio passado alludimos, da subida pela Cacaria, pela Bocaina dos Mendes, e pelo Rodeio, dão essas direcções como igualmente aceitaveis; a Directoria as fará examinar, e não tem opinião formada sobre a escolha; sómente citou o que pôde observar cóm os proprios olhos, para concluir em geral, que as locomotivas modernas, tendo cruzado os Montes Alleganly nos Estados-Unidos, e na Europa os Alpes em diversos pontos, não poderão achar impossibilidade de transpor para Oeste a nossa cordilheira.

O ramal que do campo deve dirigir-se á Prainha ainda não foi começado; e a Directoria demorou de proposito a desapropriação, 1°. para ter tempo de pensar nos meios praticos de levar a effeito esta empreza addicional, com o menor sacrificio possivel dos cofres da companhia; 2°. para não aggravar o encommodo que causa aos habitantes da cidade a demolição simultanea de tão grande numero de predios. Actualmente se trata de levantar a planta minuciosa dos predios interessados nos planos, e a Directoria, passando a tornar effectiva a desapropriação, espera poder concluir o alargamento das ruas, com pequeno sacrificio pecuniario.

Este alargamento poderá fazer-se á custa do lado esquerdo da rua estreita de S. Joaquim, com a grande vantagem de poupar-se a demolição da Igreja: porém, se uma tal obra corresponderia bem ás necessidades da estrada de ferro, seria para a cidade um defeito consideravel não ficar a nova rua alinhada com a actual rua larga; e sendo dest'arte a demolição do templo de S. Joaquim antes uma necessidade do arruamento da cidade do que do serviço da estrada de ferro, não parece justo que peze sobre a Companhia o sacrificio desta demolição. A Directoria estuda os meios de attenual-o; mas pensa que em taes materias cumpre cortar as difficuldades, que de prompto não se puderem resolver pela maneira mais justa. Na França, cuja legislação sobre estradas de ferro vai sendo imitada entre nós, todas as Companhias recebem gratis os edificios publicos, comprehendidos nos planos das obras.

O extremo do ramal deve ser o trapiche projectado na extremidade N. do Arsenal de Marinha, obra, que ainda não está começada, não sem inconveniente para a sua solidez e duração, por quanto os alicerces de uma construcção hydraulica, em aguas de fundo instavel, precisam da acção do tempo para se consolidarem, antes que sobre elles se assente qualquer edificação.

O extremo do Arsenal está comprehendido na planta do ramal que faz parte do ajuste de 10 de Janeiro, entre a Directoria e o Emprezario, ajuste e planta expressamente approvados pelo Governo Imperial por aviso do Ministerio do Imperio de 12 do mesmo mez.

O Emprezario, pedio autorisação para ir lançando ao mar alguma pedra para alicerce da planejada ponte; a Directoria assim o requisitou do Governo Imperial e aguarda a sua deliberação.

Estações. — Estão definitivamente marcados os lugares das estações intermediarias estipuladas no contracto com Mr. Ed. Price; sendo a primeira no Engenho-Novo, no cruzamento das estradas da serra, e de Andarahy Grande; a segunda na Cascadura, encontro da estrada de Santa Cruz, a terceira em Machambomba, onde a linha atravessa a estrada que desce de Pirahy e Matto do Rei; a quarta nos Queimados, no ponto da via ferrea, que pareceu o mais central em relação á importante freguezia de Marapicu'. Para as duas primeiras bem como para as estações terminaes, ha trabalhos feitos de preparação do terreno. Aberta a estrada ao transito publico, a experiencia demonstrará se convem estabelecer alguns outros pontos para cargas ou viajantes, e quaes os lugares para isso mais apropriados. Esta deliberação foi adoptada depois de serios exames e investigações da Directoria, e baseada em informações colhidas nos proprios lugares pelo Vice-Presidente, de accordo e em companhia do engenheiro do governo Mr. C. B. Lane.

Continuação da estrada de ferro. — Os estudos para levantamento dos planos e continuação da estrada de ferro têem soffrido até agora demoras que muito affligem a Directoria, mas que não esteve em suas mãos evitar. Apenas installada, mandou ella contractar fóra do paiz um engenheiro em chefe, alguns ajudantes, e o pessoal que o primeiro julgasse necessario para as explorações e estudos: a casa Mauá Mac-Gregor & C.ª, encarregada da celebração destes contractos, teve ultimamente noticia de estarem effectuados, e a cada momento são esperados os engenheiros.

A demora, que este negocio tem soffrido, é sem duvida alguma deploravel; mas a Directoria folga com a esperança de que esta perda de tempo será compensada pela acquisição de um engenheiro em chefe eminente, moral e profissionalmente. Nossas instrucções mandaram contractar de preferencia nos Estados-Unidos, e com a recommendação de se exigir a pratica de traçar e executar linhas ferreas na direcção do Oeste, atravez das serras.

O coronel F. M. Garnett, engenheiro em chefe contractado, e a esta hora navegando para o Brazil, onde é esperado a cada momento, satisfaz plenamente a todas estas condições, e a sua moralidade e aptidão professional são recommendaveis por muitas pessoas notaveis da União Americana: vimos cartas neste sentido, as mais expressivas, do Ministro Brasileiro nos Estados Unidos, de Mr. Walter Geoynn, engenheiro em chefe da estrada de ferro de Raleigh na Carolina do Norte, de Mr. H. D. Bird, Presidente da Companhia de estrada de ferro de Petersburgo e dos senadores Toombs de Georgia, Butter da Carolina do Sul, Hunter de Virgina e Jones do Tennessee. Porém acima de todas estas recommendações estão os documentos apresentados por Mr. Garnett, documentos que são nada menos do que estradas de ferro na extensão de cerca de 1.000 milhas construidas totalmente umas, e em parte outras sob a sua suprema direcção, em diversos estados, no espaço de vinte e cinco annos dedicados ao exercicio da sua profissão, sendo algumas destas estradas em terrenos difficeis e montanhosos, como foram as primeiras 160 milhas de estrada de ferro de Virginia e Tennesee.

O Coronel Garnett demorou-se para organisar a staff, ou estado maior que o deve acompanhar, e habital-o á sem demora dedicar-se ao trabalho do levantamento dos planos, como porém o tempo se ia passando, e tendo ultimamente chegado da Europa o Sr. tenente de engenheiros A. M. O. Bulhões que especialmente estudou estradas de ferro, a Directoria convidou-o a que fizesse alguma proposta para organizar provisoriamente o serviço das explorações, dando impulso ao trabalho até a chegada do nosso engenheiro em chefe: o Sr. Bulhões, não conhecendo o interior do paiz, e em falta de boas cartas, julgou necessario emprehender preliminarmente uma viagem de reconhecimento, e para ella partiu no dia 27 de Junho findo. A Directoria confia que esta medida dará algum impulso aos estudos do terreno, cuja importancia e urgencia ninguem póde desconhecer.

Estrada da Tijuca. — A autorisação dada pelo Governo Imperial ao Dr. Thomaz Cochrane para organisar a Companhia da estrada de ferro para a Tijuca deu lugar a alguma discussão a respeito da extensão dos nossos privilegios. Pretenderam alguns pôr em questão, se o exclusivo das estradas de ferro, que nos é garantido pelos nossos contractos dentro de uma zona de terreno de 10 legoas de largura, é limitado ao emprego da força do vapor; se o mesmo exclusivo comprehende as estradas, que se podem chamar urbanas, communicando unicamente a cidade com os suburbios.

A simples leitura dos arts. 3º e 4º do contrato entre o Governo Imperial e a nossa Companhia, resolve estas questões: as palavras *não serão feitas concessões para construcção de estradas de ferro dentro de 5 legoas, etc.*, não admittem duas interpretações. A clausula de emprego de um motor especial nao existe expressa ou virtualmente, na estipulação; e pretender excluir do privi-

legio o serviço por cavallos, seria negar que constituam *estradas de ferro* os carris deste metal explorados pela força animal. E se a limitação quanto a especie do motor é inadmissivel, não o é menos a que se refere á extensão das linhas projectadas: pretenção arbitraria e sem fundamento legal.

A Directoria, sabendo da concessão ao Dr. Th. Cochrane, da linha da Tijuca, entendeu que o acto do Governo a classificava, como é de razão, entre as *que partindo do mesmo ponto seguem direcção differente,* ácerca das quaes o nosso privilegio (art. 4º.) se limita á arrecadação das taxas dentro da zona privilegiada de terreno; e assim esperou que o emprezario da Tijuca procurasse entender-se comnosco para poder fundar as suas estações, protestando neste sentido, no momento em que tal protesto pareceu necessario.

A Directoria folga de annunciar-vos que o emprezario da estrada da Tijuca, reconhecendo o nosso bom direito, se comprometteu a consignar este reconhecimento em seus estatutos, que foram sanccionados pelo Governo Imperial.

E isto feito, entende a Directoria que deve outorgar gratuitamente a autorisação reclamada: 1.º, porque a estrada da Tijuca, se fôr realisada, offerecerá á cidade um importante melhoramento e commodidade; 2.º, porque della não nos póde vir concurrencia ou damno algum uma vez que não estabeleça precedente que autorise linhas mais extensas, independentes da nossa; e este perigo fica evitado pela maneira exposta.

BALANÇO DA COMPANHIA DE ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II, EM 30 DE JUNHO DE 1856

ACTIVO

ACCIONISTAS: Por 60,000 acções do valor de 200$...		12,000:000$000	
Entradas realisadas até hoje		4,468:020$000	7,531:980$000
MAUÁ, MAC-GREGOR & C.: Por fundos existentes neste banco			537:159$583
GOVERNO IMPERIAL: Pelos juros de 5%, deduzido o rendimento liquido			74:705$124
GOVERNO PROVINCIAL: Pelos juros de 2%			33:430$057
CAIXA: Pelo saldo existente hoje			672$130
MOBILIA: Por diversos moveis no escriptorio			867$000
PROPRIOS DA COMPANHIA: Por predios e terrenos comprados até 31 de Dezembro proximo passado		114:117$160	
Idem, Idem, neste semestre		936:300$687	1,050:417$847
CUSTO DA ESTRADA: Pelas seguintes despezas até 31 de Dezembro proximo passado	1,743:011$654		
Pagamento a E. Price £ 198,774,10 0	174:540$000		
Idem ao Dr. Cochrane pela indemnização do seu privilegio	1:169$530	1,918:721$184	
Idem de despezas em Londres com remessa de fundos			
Despezas neste semestre			
Pagamento a E. Price da 2ª metade da 4ª prestação bimensal 5ª e 6ª prestações ditas deduzidas £ 7000 do ajuste de 10 de Janeiro proximo passado, sendo £ 99,267,10,0	867:189$070		
3° e 4° pagamentos ao Dr. Cochrane pela indemnisação de seu privilegio	87:270$000		
Indemnisações pagas a diversos por terrenos occupados pela Estrada e damnos causados á plantações	1:118$840	955:577$910	2,874:299$094
EXPLORAÇÕES E ESTUDOS: Pelas gratificações dos engenheiros e seus auxiliares, no semestre proximo passado		1:304$540	
Idem deste semestre e despezas diversas		4:401$040	5:705$580
ADMINISTRAÇÃO CENTRAL: Por gratificações da Directoria e empregados do escriptorio, aluguer do dito e despezas eventuaes, no semestre proximo passado		8:843$140	
Idem Idem neste semestre		14:305$650	22:648$790
		Rs.	12,131:885$205

PASSIVO

CAPITAL.— Representado por 60,000 acções de 200$...		12.000:000$000
PREMIOS de acções		2:507$000
FUNDO de reserva		6:000$000
DIVIDENDO.— Resto do 1° dividendo	6:231$360	
2° dividendo a pagar em Julho proximo	116:767$155	122:998$515
GANHOS E PERDAS.— Pelo saldo indivisivel		379$690
	Rs.	12.131:885$205

S. E. O.— Rio de Janeiro, 30 de Junho de 1856.— O guarda livros, JOSÉ TORQUATO DE FARIA

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE GANHOS E PERDAS

RECEITA

GOVERNO IMPERIAL— Pelo juro de 5 % sobre o capital recolhido no semestre passado, deduzido o rendimento	30:133$294	
Idem até o fim deste semestre	74:705$124	104:838$418
GOVERNO PROVINCIAL.— Pelo juro de 2% sobre o capital recolhido no semestre proximo passado	14:529$000	
Idem até o fim deste semestre	33:430$057	47:959$057
JUROS.— Pelos que venceram os fundos da Companhia em conta corrente no Banco Mauá, Mac-Gregor & C no semestre proximo passado	5:586$426	
Idem neste semestre	12:635$031	18:221$457
MULTAS DE ACÇÕES IMPONTUAES.— Pelas que se cobraram no semestre passado	395$000	
Idem neste semestre	750$333	1:145$333
ALUGUEIS DE PREDIOS E TERRENOS.— Pelos que se cobraram no semestre proximo passado	207$780	
Idem neste semestre	1:484$650	1:692$430
	Rs.	173:856$695

DESPEZA

DIVIDENDO.— Pelo 1° correspondente a 51,703 acções a 960 rs.	49:634$880		
2,076 acções a 517,80	1:074$970	50:709$850	
Pelo 2° correspondente a 53,779 acções a 2$130	114:549$270		
2,075 acções a 1$068,86	2:217$885	116:767$155	167:477$005
FUNDO DE RESERVA.— Pelo que corresponde a 1 10% ao anno das acções emittidas			6:000$000
SALDO INDIVISIVEL, que passa ao semestre seguinte			379$690
		Rs.	173:856$695

S. E. O.— Rio de Janeiro, 30 de Junho de 1856.— O guarda livros, JOSÉ TORQUATO DE FARIA